



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



GODFREY LOWELL CABOT SCIENCE LIBRARY
of the Harvard College Library

This book is
FRAGILE
and circulates only with permission.
Please handle with care
and consult a staff member
before photocopying.

Thanks for your help in preserving
Harvard's library collections.



1/10²
over

Enc 868.65

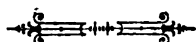
LA

METROPOLITANA

DI ROMA

PER

L' ING. L. ALLIEVI

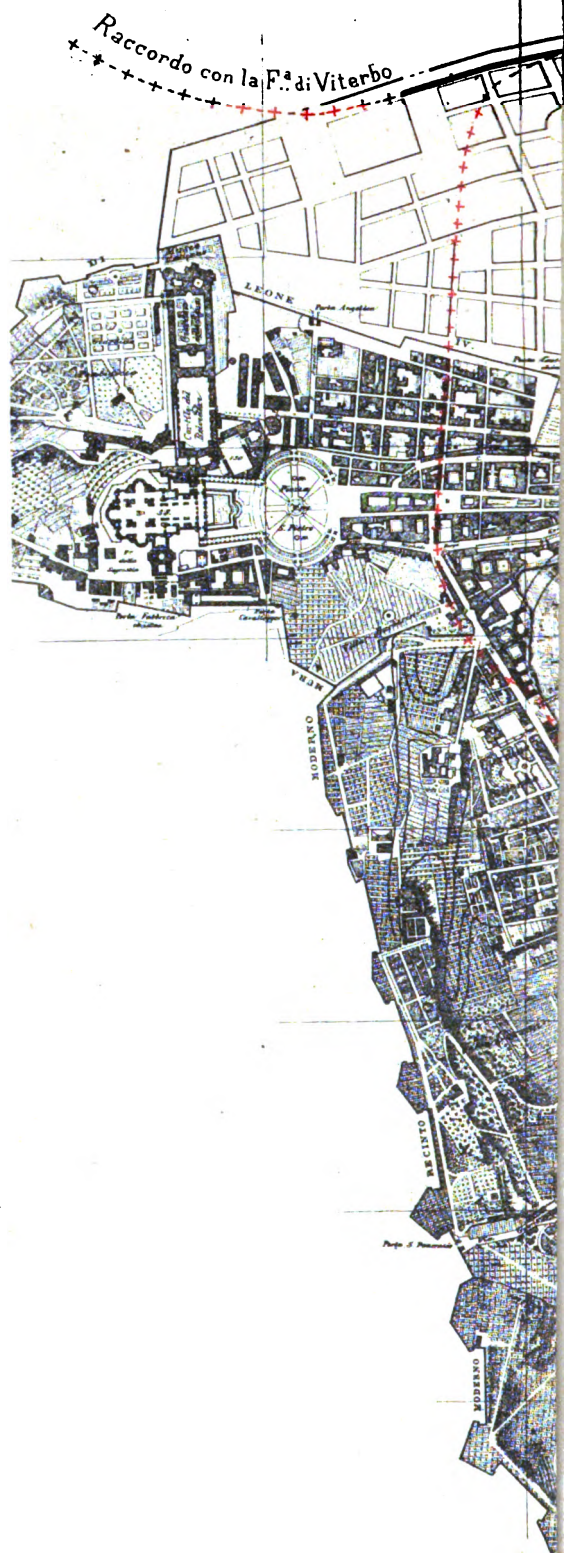


ROMA

STABILIMENTO TIPOGRAFICO DELL'OPINIONE.

—

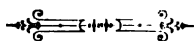
1885.



LA
METROPOLITANA
DI ROMA

PER

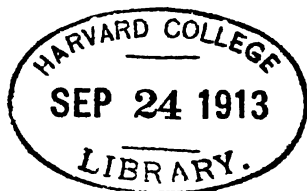
L' ING. L. ALLIEVI



ROMA
STABILIMENTO TIPOGRAFICO DELL'OPINIONE.

—
1885.

Eng 868. 65



Gift of
H. Nelson Gay

LA METROPOLITANA

§. Non è nuovo il concetto di una arteria ferroviaria (1) attraversante la zona urbana abitata di Roma, ad esempio di quanto vediamo attuato nelle più cospicue capitali; ma nè il problema venne mai studiato con un concetto chiaro dei bisogni ai quali s'intendeva soddisfare, nè oltrepassò mai la fase di semplici e vaghi progetti di massima, di cui anche l'idea era dai più ritenuta prematura.

Il nuovo tracciato che qui si propone studiato in ogni suo dettaglio e coordinato al piano regolatore, nonchè ad un futuro riordinamento ferroviario della Capitale, si ispira ad una idea concreta e precisa dal duplice bisogno che il crescente rapidissimo sviluppo di Roma rende ogni giorno più sensibile, e cioè:

1° il bisogno di facilitare il movimento urbano interno;

2° il bisogno di organizzare ed allacciare il sistema delle comunicazioni ferroviarie della capitale coi minori centri circonvicini.

§. Rispetto al primo punto, egli è evidente che le condizioni planimetriche e più ancora le altimetriche della città di Roma gravemente infirmano la

(1) Venne qualche anno fa pubblicato un tracciato di massima del sig. ing. Degli Abati, tracciato che nella parte Nord-Est della città percorreva la stessa zona, passando sotto il viale di Villa Borghese, sotto il Pincio con stazione in Galleria presso Piazza di Spagna, e girando pel Macao veniva a raccordarsi alle Ferrovie romane verso i tre archi.

L'Onor. ingegnere F. Gabelli iniziò nuovi studi con un tracciato di massima al quale nella zona accennata si accosta planimetricamente il tracciato ora proposto.

Diverso invece da tutti gli antecedenti è il tracciato fra Porta S. Lorenzo e Porta S. Giovanni coll'innesto della nuova linea dei Castelli romani.

L'autorizzazione sulle operazioni di rilievo sul terreno venne ottenuta dai sigg. Comm. V. S. Breda e A. Allievi.

Il presente progetto venne studiato come tracciato nella scala di 1:2000, e come progetto definitivo nella scala 1:500 dal sottoscritto coadiuvato dagli ingegneri G. Calapaj e R. Pantaleoni.

rapidità delle comunicazioni interne, la quale sola potrebbe ovviare all'inconveniente della eccessiva dispersione dell'abitato. Ed infatti fra i diversi quartieri e centri della vita urbana di Roma intercedono distanze comparabili a quelle che si incontrano nelle maggiori capitali d'Europa, distanze che lo sviluppo eccentrico della fabbricazione accentua ogni giorno viemaggiormente.

Oltrechè per la vita urbana, questa eccessiva dispersione planimetrica si rende nella capitale del Regno più sensibile pei numerosi uffici amministrativi, e più ancora pegli stabilimenti militari i quali ultimi sono irregolarmente scaglionati alla periferia.

§. Nè meno grave ed urgente al certo è l'accennato bisogno di un sistema razionale di comunicazioni fra Roma ed i centri circonvicini. Roma, infatti, più di ogni altra città, specialmente per le condizioni della sua vita estiva, avrebbe bisogno di un facile accesso ad ameni dintorni ed al non lontano Tirreno. Ma i dintorni immediati di Roma sono un malsano deserto, mentre a pochi chilometri si distendono da ogni lato salubri e popolate regioni dove, anche attualmente cogli scarsi mezzi di comunicazione esistenti, si riversa per estive villeggiature la popolazione urbana obbligata a non allontanarsi dalla capitale.

È poi superfluo notare che tutte queste regioni fanno economicamente capo a Roma come mercato di consumo e centro di affari, e mantengono colla città un attivissimo movimento di scambi.

Ma a questo bisogno non è, nè può mettersi in grado di soddisfare il sistema delle comunicazioni ferroviarie di Roma finchè venga mantenuto nel suo schema attuale.

Ed infatti Roma non possiede che tre grandi arterie ferroviarie, le quali servono essenzialmente al movimento di lungo percorso e vengono con poco felice disposizione ad accentrarsi in una unica stazione di testa. Sole diramazioni aventi carattere di ferrovia locale sono il tronco Ciampino-Frascati e la linea secondaria Albano-Anzio-Nettuno sorta per iniziativa privata. Parimenti per iniziativa privata vennero impiantati i due trams a vapore, che dalla stazione di S.Lorenzo mettono a Tivoli ed a Marino.

(Sono infine allo stato di semplice progetto la linea Roma-Viterbo, la quale verrebbe ad avere una stazione di testa al di là dei Prati di Castello, ed una linea Roma-Marino-Albano che, utilizzando in parte l'attuale tram di Marino, avrebbe una stazione di testa nella regione meridionale della città).

Tale sistema di comunicazioni ferroviarie, come l'esperienza di questi anni lo ha assai chiaramente dimostrato, è inadeguato del tutto a soddisfare i bisogni del movimento locale. Poichè mentre non piccola parte della pro-

vincia è priva affatto di comunicazioni ferroviarie, le tre grandi arterie malamente possono disimpegnare il movimento locale dei pochi centri minori che toccano, movimento che di necessità, sia nel servizio di linea che nel servizio di stazione, viene sacrificato al movimento di lungo percorso.

E non è meno sensibile tale inconveniente per le linee secondarie che si diramano dalle maggiori come la Ciampino-Frascati e la Albano-Nettuno; e tutte poi si risentono della omai riconosciuta minore diligenza delle grandi amministrazioni ferroviarie ad esercitare linee d'interesse locale.

§. Unica soluzione del problema, suffragata dall'esperienza è la costituzione di una rete radiale di linee secondarie, indipendente dalla rete maggiore e fornita di numerose stazioni abbastanza prossime all'interno dell'abitato urbano.

Ma a tale condizione non soddisferebbero la eccentrica stazione della Roma-Viterbo, nè la nuova progettata, parimenti eccentrica, della Roma-Marino-Albano, come non vi soddisfa l'attuale stazione dei due trams a Porta S. Lorenzo.

Nè è il caso di tenere parola della progettata stazione di Trastevere la quale, inserita nella Roma-Civitavecchia ha un obbiettivo affatto diverso, e tutt' al più potrebbe, collegata colla Metropolitana, divenire un fattore di qualche importanza nel problema di cui ci occupiamo.

D'altra parte nessuna delle imprese di ferrovie secondarie può da sola sobbarcarsi ai gravi sacrifici pecuniarii che necessita il protendere una stazione verso l'interno dell'abitato; ed è perciò che un'arteria metropolitana di collegamento si presenta complemento necessario al programma di una rete di linee secondarie quale abbiamo dianzi definito, mentre tale arteria renderebbe possibile un movimento di transito che non è senza importanza.

§. Non è dunque affatto scopo di questa arteria metropolitana quello di immettere il movimento secondario nella stazione centrale, o di sparpagliare i punti d'arrivo del movimento di lungo percorso nell'interno della città, ma anzi quello di separarli nettamente l'uno dall'altro, lasciando a ciascuno dei due organismi ferroviarii tra i quali si propone di dividere il movimento le funzioni che gli sono proprie.

Al movimento locale soltanto giovano le stazioni numerose e interne all'abitato, e questo movimento, di cui Roma stessa è obbiettivo ed origine, non ha, per ciò che concerne i viaggiatori, alcun bisogno di venire immesso nella stazione centrale ove si trova a disagio. Per ciò che concerne le merci,

basta un raccordo con binarii di servizio, anche extra-urbani, ad evitare gli inutili trasbordi.

Riassumendo adunque:

Nella creazione di un'arteria metropolitana quale si propone, possiamo affermare essere impegnati:

1° L'interesse del comune di Roma sia per le comunicazioni urbane interne che pel movimento extra-urbano e secondario;

2° L'interesse della Provincia tutta, e specialmente dei Comuni che fanno capo a Roma come mercato e centro d'affari;

3° L'interesse dello Stato, sia indirettamente pel miglioramento ed ornamento della capitale del Regno, sia direttamente pel vantaggio che ne risentiranno le amministrazioni pubbliche e soprattutto l'amministrazione militare.

§. Veniamo ora ad una descrizione tecnica del progetto, prima nelle sue linee generali, e poi con qualche dettaglio, a cui serviranno di illustrazione la Planimetria e tavole annesse.

La linea metropolitana è una ferrovia a doppio binario che, partendo da una stazione di testa situata a mezzogiorno del Circo Massimo, (presso l'officina del gaz) legandosi alla progettata linea di Trastevere ed allacciando la progettata Roma-Marino-Albano, (1) gira il perimetro orientale della città fino a Porta del Popolo e, attraversato il Tevere, viene a terminare a nord dei Prati di Castello ove s'innesta colla Roma-Viterbo.

A partire dalla stazione del Circo Massimo (stazione di servizio, collocata a metri 5 sul piano stradale della via S. Sebastiano, e di cui diremo in seguito) la metropolitana, sorpassando detta via, corre lungo la progettata linea di Trastevere (cui si collega con un doppio scambio), esce con essa per l'antica Porta Metronia, e volgendo a sinistra, rientra in città per l'antica Porta Asinaria a livello colla via delle Mura esterna, dopo avere allacciato la nuova Roma-Marino-Albano.

Attraversata quindi con una breve galleria artificiale (lunghezza 146,50) la Piazza S. Giovanni, la linea si viene a collocare in trincea fra muri di sostegno lungo la nuova via Emanuele Filiberto e raggiunge la *Stazione*

(1) Questa linea, con curve di raggio 200 metri e pendenze non superiori a 0,025 avrebbe fra Roma e Albano uno sviluppo di soli chilometri 26, mentre ora se ne hanno 29 per tratto Roma-Cecchina, donde non meno di mezz'ora è necessario pel trasbordo e la percorrenza Cecchina-Albano, venendo così Albano a trovarsi ad una distanza virtuale di chilometri 45.

In questa nuova linea potrebbe a Ciampino innestarsi l'attuale Ciampino-Frascati, costituendo così colla Albano-Nettuno una completa rete secondaria.

di via Labicana (quota del ferro 37,50) collocata a livello nella bassura all'angolo fra la via Emanuele Filiberto e il viale Manzoni, in posizione favorevolissima pel servizio dei nuovi quartieri. A facilitare la eventuale fabbricazione delle aree che prospettano a oriente la via Emanuele Filiberto, è progettata una seconda strada laterale alla ferrovia e larga metri 8, la quale comunica colla via Emanuele Filiberto per mezzo di cavalcavia, e continua la via Labicana tagliata a livello dai binarii della stazione (vedi Tav.).

La stazione stessa, trovandosi a livello, può venire disposta come una stazione ordinaria con sufficiente sviluppo e sdoppiamenti di binario.

Dalla stazione di via Labicana la linea, continuando in salita, ritorna in trincea fra muri di sostegno lungo il viale Manzoni, passa sotto la via di S. Croce in Gerusalemme ed entra nella prima maggiore galleria. Detta galleria (lunghezza 608, pendenza 0,008) sottopassa il viale Principessa Margherita, le ferrovie romane, la via di Porta S. Lorenzo e viene a sboccare dopo quest'ultima, parallelamente al progettato grande viale fra Porta S. Lorenzo e il Macao.

La linea sale quindi con livelletta di 0,014, prima in trincea e poi a livello (1) correndo sul progettato viale (zona laterale di m. 8) e sul viale esistente, lungo il muraglione delle caserme fino alla *Stazione del Macao*, che si trova di nuovo in piccola trincea fra muri di sostegno all'estremità del viale presso le Mura.

In tal modo la linea, sebbene quasi sempre in trincea od in galleria evita di tagliare le fogne dei nuovi quartieri, ed anche il fognone progettato lungo il nuovo viale ad immettere nel collettore del viale Manzoni può tracciarsi internamente alla galleria della metropolitana.

La stazione o meglio fermata del Macao, collocata nell'ultimo tratto del viale, è studiata in maniera da occupare minima parte della larghezza del viale medesimo (vedi Tav.). Essa non richiede infatti che metri 16 dei 40 che ha quivi il viale.

Il fabbricato passeggeri consta di due piccoli corpi riuniti da tettoia, con scalinata di discesa al marciapiede. Il quartiere militare potrebbe inoltre avere un proprio accesso alla stazione dal lato opposto.

La linea esce quindi dalle Mura a livello colla via esterna, (la demolizione del fabbricato che si trova all'estremità del viale è già contemplata dal Piano regolatore), passa in galleria (lunghezza metri 156) sotto la villa Patrizi e la via Nomentana, gira per breve tratto allo scoperto in trincea fra

(1) In questo punto (V. la Planimetria generale) la metropolitana potrebbe raccordare anche il *tram* di Tivoli.

muri di sostegno, e rientra di nuovo in città in un punto intermedio fra Porta Pia e Porta Salara.

Ad evitare un passaggio a livello su questo tratto assai frequentato della via delle Mura esterna (che il Piano regolatore progetta di allargare fino a metri 40) si propone di ridurre detta via, che ora è a due contropendenze, tutta orizzontale alla quota 63,00 comune alle due porte, in modo che la linea possa passare sotto la via medesima.

Continuando quindi in galleria artificiale sotto la via tracciata nel nuovo quartiere in costruzione sulla ex-villa Bonaparte, e sotto la via di Porta Salara, la ferrovia viene a disporsi in trincea fra il nuovo quartiere Spithöver e il progettato di villa Ludovisi, ove si propone una stazione o fermata, (quota 54.00) che risulterebbe poco lontana dal Ministero delle Finanze.

In questo tratto si progettano due strade laterali alla ferrovia, delle quali l'una è quella già segnata nel Piano regolatore come allargamento della attuale Via S. Basilio. Il piccolo fabbricato passeggeri sarebbe costituito da uno chalet in ferro su travata a cavallo dei muri di sostegno della trincea, con accesso dalle due strade laterali e quattro scalinate di discesa ai due marciapiedi lungo i binari (Vedi nelle Tav. il dettaglio della *Fermata Orti Sallustiani*). Parimenti potrebbero prolungarsi mediante cavalcavie sopra la trincea tutte le strade trasversali quivi tracciate dal Piano regolatore.

Dopo la *Fermata Orti Sallustiani*, incomincia la discesa sulla quale si incontra la massima pendenza della linea (0,02). Sottopassato con breve galleria l'attuale ingresso di Villa Ludovisi, la Metropolitana taglia l'Orto dei Cappuccini e con una galleria di m. 593 che si sviluppa sotto al lembo di Villa Ludovisi, la Via di Porta Pinciana, ed il Viale della Trinità dei Monti, viene a sboccare all'angolo Sud del pendio occidentale del Pincio, sul quale è collocata la stazione omonima (quota 33 00).

Detta stazione (Vedi nelle Tav. la Planimetria) collocata in taglio sul pendio sottostante al Viale, e circa m. 12 più bassa del medesimo, occuperebbe aree non utilizzabili nella fabbricazione, ed avrebbe facile accesso sia dal Pincio che da Via Margutta.

Il fabbricato Viaggiatori (Vedi nelle Tav. il dettaglio) costituito da un piccolo corpo centrale ad un sol piano con due tettoie laterali, viene a trovarsi in faccia al piazzale del Pincio ove è situato il monumento Cairoli, ed è accessibile dal Pincio medesimo per due scalinate laterali a detto piazzale, ed una passerella sopra i binari.

Una seconda scalinata dà accesso da Via Margutta al piccolo piazzale triangolare situato avanti il fabbricato medesimo. Da Piazza di Spagna e

più precisamente dal piede dell'erta di S. Sebastianello si potrebbe anche facilmente tracciare una strada carrozzabile fino al piazzale.

Dopo un breve tratto parallelo al muraglione del Pincio, la Metropolitana penetra in galleria sotto il Pincio medesimo, passa sotto la terrazza centrale e sbocca dalle mura a circa m. 144 da Porta del Popolo e cioè a m. 50 a monte dell'ingresso di Villa Borghese, attraversa in viadotto la Villa medesima, fora lo sperone dei Monti Parioli e piegando a sinistra continua in viadotto fino al ponte sul Tevere (pendenza 0,012).

Il passaggio sulla Via delle Mura (a m. 8 d'altezza) può farsi con un'opera d'arte convenientemente decorata, mentre pel passaggio sul viale di Villa Borghese si è ideato di mascherare completamente la ferrovia con un'opera architettonica. Il colonnato dorico, nella cui trabeazione si nasconde la travata in ferro (Vedi Tav.), collocato a 50 m. dall'ingresso attuale e parallelo ad esso, verrebbe a costituire un secondo ingresso monumentale alla Villa medesima.

Il viadotto che si estende dallo sperone dei Monti Parioli fino al Tevere e passa sulla via Flaminia a 10 m. di altezza, può venire disposto in modo da utilizzare i vani degli archi ad uso di botteghe e magazzini, ad esempio della Metropolitana di Berlino. Infatti, staccandosi dai Monti Parioli, la linea passa rasente al progettato piazzale circolare di Via Flaminia, uno dei cui lati curvilinei (e precisamente quello di Nord-Est) sarebbe per intero formato dal viadotto medesimo con vani ad uso di botteghe, prospicienti sul piazzale.

Nel tratto fra la Via Flaminia ed il Tevere corre la linea in viadotto lateralmente ad una delle progettate strade trasversali, e qui potrebbero tutti i vani delle arcate ridursi a botteghe prospicienti la strada medesima. Una stretta terrazza longitudinale separerebbe il viadotto dalle case contigue.

Al termine di questo viadotto la Metropolitana sorpassa con un'opera d'arte speciale il Lungo-Tevere ed attraversa il fiume sopra una unica travata, di cui la tavola inferiore serve pel passaggio di vetture e pedoni.

La sopra-elevazione della ferrovia, dando agio a stabilire una travata di conveniente altezza senza diminuire la luce libera dall'alveo, fece preferire una unica travata di m. 100, la quale ha anche il vantaggio di non ingombrare con pile l'alveo medesimo. La tavola inferiore interna larga m. 8 è destinata esclusivamente al passaggio dei veicoli, e due marciapiedi laterali esterni larghi m. 2, sostenuti da mensole, servono al passaggio dei pedoni. Il disegno riprodotto nella Tav. terza, mostra come una decorazione di due frontoni dorici possa convenientemente legare i tre motivi archite-

tonicamente e costruttivamente diversi del viadotto in muratura, della travata sul Lungo-Tevere, e della grande travata sul Tevere.

Con disposizione e decorazione analoga la Metropolitana passa sul Lungo-Tevere destro e viene a trovarsi in viadotto sull'asse del grande Viale dei prati di Castello, a metà del quale e parimenti in viadotto a circa m. 6.50 sul piano stradale è collocata la *Stazione dei Prati di Castello*.

In questa Stazione (rappresentata in dettaglio nell'ultima Tav.) i locali di servizio sono situati nei vani inferiori, dai quali il pubblico ha accesso al marciapiede centrale superiore mediante due scale praticate alle estremità del marciapiede medesimo che è superiormente ricoperto da una leggera tettoia. Le indicazioni scritte sulla planimetria spiegano la destinazione dei locali ai diversi servizi della Stazione.

Alla stazione dei Prati di Castello si raccorderebbe la linea di Viterbo, e la stazione più lontana attualmente progettata per detta linea si trasformerebbe in stazione di servizio e di P.^a V.^a

La lunghezza totale della ferrovia Metropolitana propriamente detta dalla stazione del circo Massimo alla stazione dei Prati di Castello risulterebbe di m. 8500 circa (1).

§. La linea metropolitana quale ora si progetta, è dunque una arteria periferica all'attuale abitato, ma destinata a diventare in breve un'arteria interna in seguito al rapido sviluppo della fabbricazione e conseguente allargamento della cinta lungo tutta la zona da essa percorsa.

La stazione del Circo Massimo, situata alla sua estremità meridionale ed in prossimità del quartiere industriale, è essenzialmente destinata a stazione di servizio, e quivi si impianterebbero rimesse, officine e magazzini. La stazione medesima sarebbe inoltre stazione di smistamento pel transito come quella che si trova in immediato contatto colla linea di Trastevere.

(1) Il tronco descritto della Ferrovia metropolitana fra Ponte S. Giovanni e i Prati di Castello assai acconciamente si coordinerebbe al preconizzato riordinamento delle maggiori reti ferroviarie per cui le linee dalla rete Adriatica verrebbero a far testa in una stazione propria situata ai Prati di Castello e collegata colla nuova stazione di Trastevere (mediterranea) mediante una linea sulla sponda destra (galleria dietro il Colle Vaticano, stazione a villa Corsini, galleria sotto il Gianicolo), linea di cui persone competenti ed autorevoli si fanno propugnatori.

In tale ipotesi la Metropolitana costituirebbe il collegamento sulla sponda sinistra, mettendo anche in comunicazione tutte le linee secondarie colle due reti maggiori.

Ove non abbia luogo l'accennato riordinamento si potrebbe anche completare la circosollazione interna passando sopra il Lungo-Tevere destro (linea punteggiata sulla planimetria).

Dalla stazione si distaccherebbe un binario sopra l'officina del Gas, per cui questa potrebbe ricevere direttamente i vagoni di litantrace, evitando lo enorme dispendio degli attuali trasporti e manipolazioni.

La stazione di via Labicana potrebbe invece ricevere il movimento merci della linea dei Castelli romani, mentre le altre quattro stazioni del Macao, degli Orti Sallustiani, del Pincio e dei Prati di Castello, nelle quali è escluso ogni sdoppiamento di binari sarebbero riservate al movimento viaggiatori.

Roma verrebbe in tal modo dotata di un soddisfacente complesso di comunicazioni ferroviarie sia pel movimento locale esterno che pel movimento urbano.

Per ciò che concerne il primo, la ferrovia di Viterbo da un lato e la Roma-Marino-Albano-Nettuno, colla Ciampino-Frascati dall'altro, immetterebbero in sei stazioni urbane (alcune delle quali sono accessibili anche al tram di Tivoli) tutto il movimento di gran parte della provincia.

Per ciò che concerne poi il movimento urbano, si consideri che, oltre all'allacciamento di tutti i nuovi quartieri fabbricati e in fabbricazione, gli impianti industriali esistenti o progettati nella regione meridionale, l'ospedale militare, il Policlinico, la nuova Direzione d'Artiglieria, le Caserme del Macao, il Ministero delle Finanze, le nuove Caserme ai Prati di Castello sarebbero tutte servite da stazioni in immediate vicinanza ed accessibilità.

Nè si deve passare in silenzio l'importanza che avrebbe in linea militare una simile arteria metropolitana pella difesa della Capitale.

Certo sarebbe fra le cose desiderabili che una linea metropolitana si addentrasse più profondamente nel cuore dell'abitato, ma il costo superebbe allora del tutto il valore della cosa. Anche il tracciato proposto è una via libera ancora per qualche tempo, che la incessante fabbricazione precluderebbe in breve, rendendo per l'avvenire affatto impossibile, in linea economica, l'impianto di una ferrovia metropolitana.

§. Ed ora vediamo in qual modo si potrebbe organizzare l'esercizio della ferrovia coordinandolo a quello delle linee confluenti.

Movimento locale esterno.

I treni della linea di Viterbo ed i treni della linea dei Castelli Romani percorrerebbero, sia in andata che in ritorno, tutta la metropolitana, originando e terminando i primi alla stazione del Circo Massimo (eventualmente anche alla stazione di Trastevere) ed i secondi alla stazione dei Prati di Castello.

Le due linee verrebbero in tal modo ad utilizzare le cinque stazioni

della metropolitana pel movimento viaggiatori mentre i servizi merci rimarrebbero concentrati alle estremità.

Movimento Urbano.

Il movimento urbano sarebbe servito, oltre che dai treni del movimento esterno, da piccoli treni intercalati agli antecedenti i quali, fra la stazione del Circo Massimo (eventualmente la stazione di Trastevere) e la stazione dei Prati di Castello, correrebbero la Metropolitana nei due sensi ad intervalli di 10 a 15 minuti arrestandosi anche in punti intermedi alle stazioni, e p. e.: a Porta S. Lorenzo, a Porta Pia, a Piazza Barberini (orto dei Capuccini) ed a Via Flaminia.

Questi treni sarebbero costituiti con veicoli specialmente adatti ad un servizio di questo genere, e stante la loro frequenza, esclusivamente con locomotive senza fuoco (1), onde togliere la molestia del fumo. Anche per ciò che concerne i biglietti e il servizio di questi treni urbani si adotterebbero norme speciali.

§. Pella costruzione della Ferrovia Metropolitana si preventiva una spesa di circa L. 12,000,000, la quale sommariamente si decompone come segue:

Espropriazioni e compensi	L. 3,200,000
Movimenti di terra	» 350,000
Muri di sostegno e chiusure	» 1,000,000
Gallerie	» 3,000,000
Viadotti in muratura	» 850,000
Ponte sul Tevere e viadotti in ferro	» 1,200,000
Armamento	» 400,000
Stazioni	» 800,000
Materiale mobile	» 1,000,000
Diverse	» 200,000
	<hr/>
	L. 12,000,000

Da questa somma converrebbe richiedere allo Stato la parte maggiore, ottenendo che si parifichi alle linee di 4^a Categoria questa linea Metropolitana che, oltre alla sua importanza pella Capitale del Regno, è, come abbiamo dimostrato, di un interesse diretto pello Stato, specialmente in linea militare.

Un piccolo contributo dovrebbero aggiungere la Provincia, i Consorzi delle linee confluenti, la Società del Gaz ed altri interessati, mentre il comune

(1) Le locomotive Honigmann a rigeneratore chimico potrebbero riuscire adattissime. Nelle due stazioni di servizio alle estremità della linea si farebbero gli impianti di caldaie fisse.

di Roma, salvo il suo concorso pel ponte sul Tevere che servirebbe a doppio uso, e per opere addizionali di abbellimento, sarebbe esonerato da ulteriore concorso pecuniario e dovrebbe piuttosto sussidiare la costruzione, colla cessione di zone di terreno di sua proprietà, sistemazione dei suoi piani edilizii e condotta dei lavori relativi in accordo coll'impianto della ferrovia Metropolitana.

Al capitale residuo, necessario a completare il capitale pella costruzione, non farà certo difetto una sicura retribuzione nei prodotti della linea, in cui verranno a sommarsi i prodotti del movimento delle linee secondarie affluenti coi prodotti del movimento proprio alla Metropolitana.

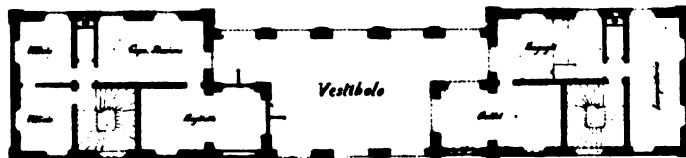
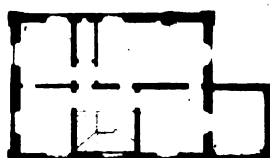
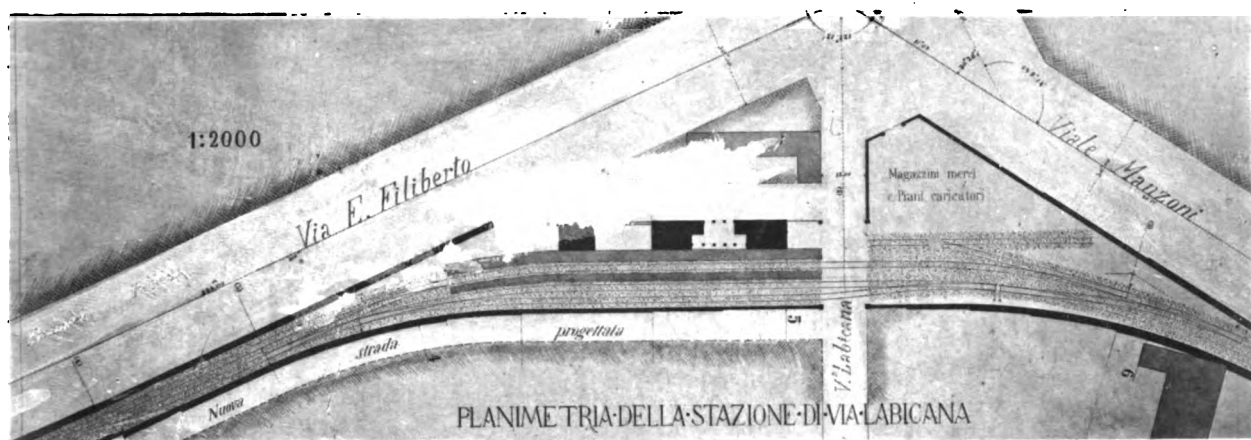
Insieme alla sistemazione del Tevere, alla esecuzione del Piano regolatore, ed al preconizzato riordinamento delle maggiori arterie e stazioni ferroviarie, sarà la ferrovia Metropolitana degno coronamento di quella trasformazione economica ed edilizia che ci prepara la terza Roma, la Roma moderna.

L. ALLIEVI.

Roma maggio, 1885.

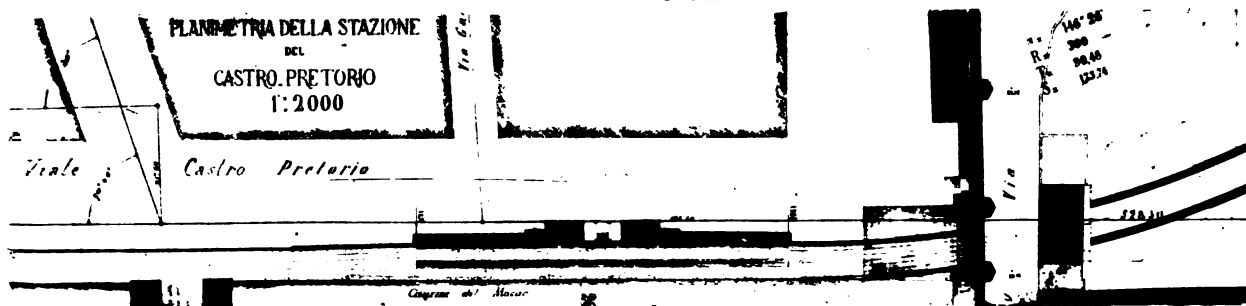
THE
JOURNAL
OF
THE
ROYAL
ANTHROPOLOGICAL
INSTITUTE
OF GREAT
BRITAIN
AND IRELAND
VOLUME
LXXV
PART I
1905





1.400

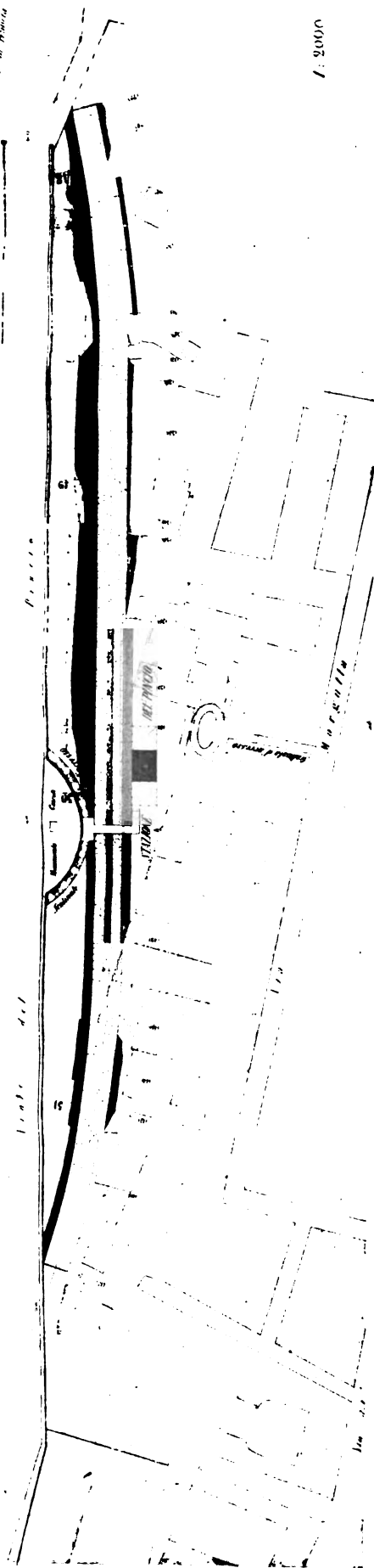
STAZIONE DI VIA LABICANA



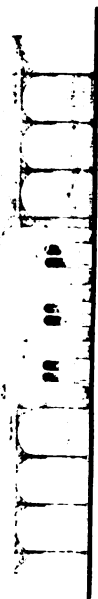
1.400

STAZIONE DEL CASTRO PRETORIO

PLANIMETRIA DELLA STAZIONE DEL PINCIO



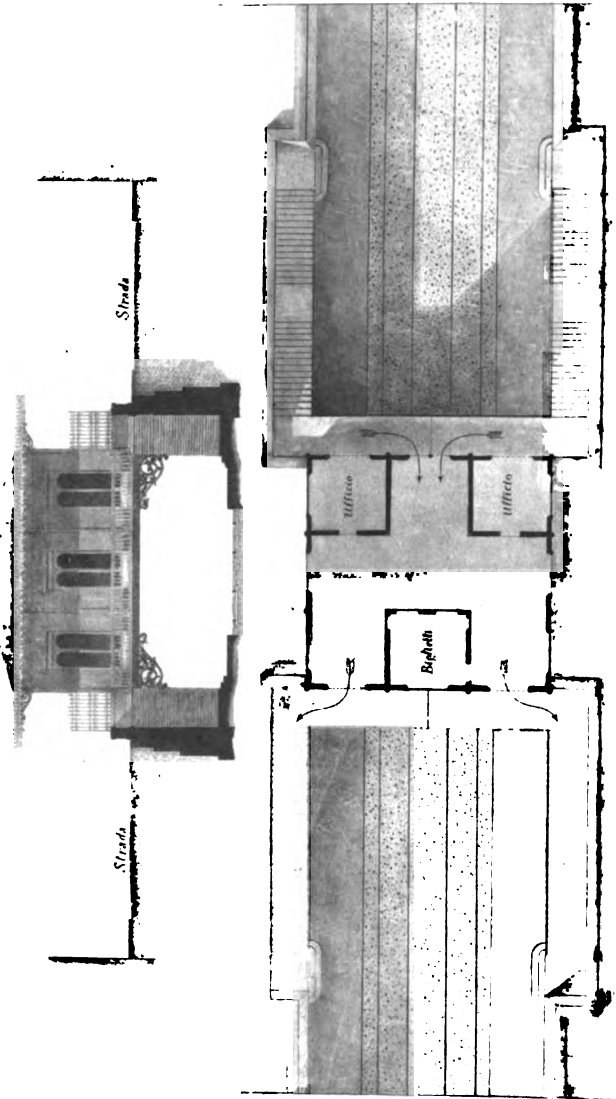
1:2000



STAZIONE DEL PINCIO

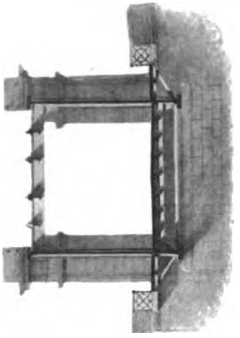
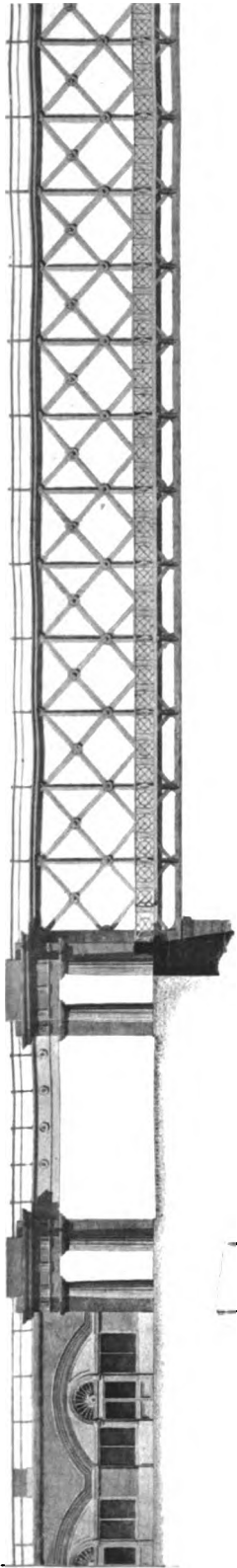
FABB' PASSEGGIERI

1:400



FERMATA ORTI SALLUSTIANI

VIADOTTO E PONTE SUL TEVERE

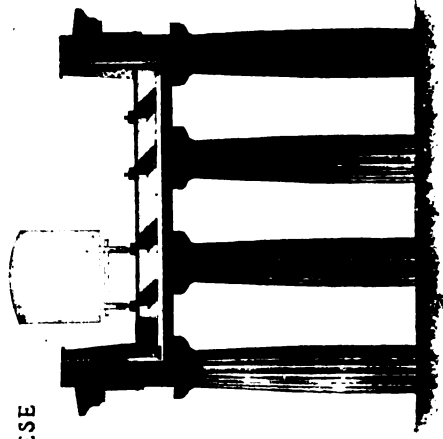


1:400

LUNGO TEVERE DI SINISTRA

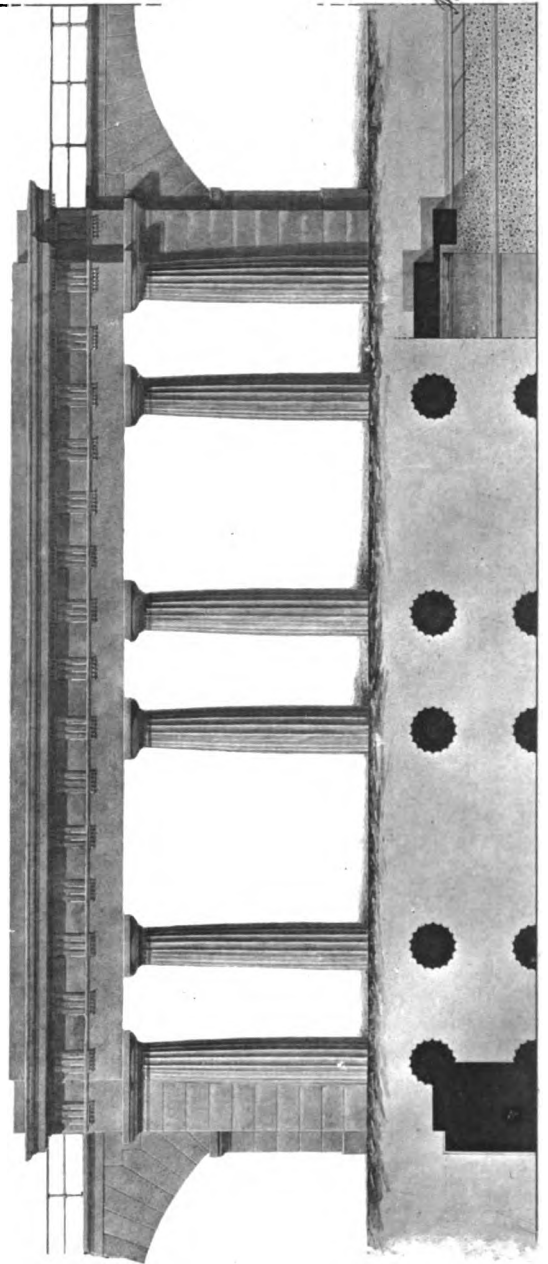


VIADOTTO SU VILLA BORGHESI



1:200

Anna - 8-10-1884
Alfani



—
Prezzo L. 2.
—

This book should be returned
the Library on or before the last
stamped below.

A fine of five cents a day is incurred
by retaining it beyond the specified
time.

Please return promptly.

Eng 868.65
La metropolitana di Roma.
Cabot Science 003907481



3 2044 091 853 820

